

FD Allg. Verwaltung
- Sitzungsdienst -

Sebastian Wysocki
Telefon 06101 602-340
Telefax 06101 602-355
E-Mail Sebastian.Wysocki@bad-vilbel.de

Stellungnahme zum Änderungsantrag der Fraktionen von CDU und FDP im Ortsbeirat Dortelweil „Planung/Konzept für den Niddaradweg in Dortelweil“ vom 15.06.2016

Vorbemerkung:

Gemäß dem einstimmigen Beschluss des Ortsbeirates wurde der Magistrat gebeten, das entsprechende Konzept für den Niddaradweg in Dortelweil nebst graphischer Darstellung zu prüfen und wenn möglich umzusetzen.

Das Konzept wurde am 29.03.2016 bei einem Ortstermin mit dem Zweckverband Regionalpark Niddaroute, dem Fachdienst Tiefbau der Stadt Bad Vilbel, dem Ingenieurbüro IMB-Plan und dem Ortsvorsteher von Dortelweil besprochen. Der Zweckverband und auch der Magistrat der Stadt Bad Vilbel beurteilten das Projekt zum damaligen Zeitpunkt positiv.

Aktuell wird der Niddaradweg von Bad Vilbel kommend bis zur Fußgängerbrücke („Bodirsky-Brücke“), dann über die Brücke, hinter den Sportplätzen bis zur Straße zum Dottenfelderhof, dann links bis zur Nidda und letztendlich vor der Niddabrücke rechts ab Richtung Gronau geführt.

Im Bereich zwischen der verlängerten Königsberger Straße und der „Bodirsky-Brücke“ herrscht eine hohe Dichte von Fußgänger- und Radverkehr. Für die Leichtigkeit des Verkehrs kommt erschwerend hinzu, dass die „Bodirsky-Brücke“ zu schmal für den Begegnungsfall Radfahrer/Fußgänger bzw. Radfahrer/Radfahrer ist.

Der Ausbau des Niddaradweges auf eine Breite von 3m im Niddabogen bis zur „Bodirsky-Brücke“ ist nicht möglich, ohne den zweifelsfrei schützenswerten Baumbestand zu erhalten, da für die Asphaltierung des Weges auch ein entsprechender Eingriff in den Boden notwendig wird und dieser sich negativ auf das darunter liegende Wurzelwerk auswirken würde.

Die vom Ortsbeirat einstimmig favorisierte Planung für den Niddaradweg im Bereich des Sportplatzes wird in ihren Grundzügen als äußerst positiv bewertet, versucht sie doch, mehrere Probleme miteinander zu Verbinden und gebündelt zu lösen.

Die Idee hinter dem Antrag sieht vor, dass der Niddaradweg von Bad Vilbel aus kommend über eine neu zu errichtende Kfz- und Radbrücke über die Nidda in Höhe der Verlängerung der Königsberger Straße und dann der rechten Niddaseite mit einem Schwenk nach rechts bis zur aktuellen Route des Nidda Radweges zurück geführt wird.

Die neue Brücke sollte auch für den Autoverkehr ausgelegt sein, um durch ein erweitertes Bahnviadukt (im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke auf vier Gleise) auch eine zweite Zufahrt zum Sportplatz zu realisieren, um so den alten Ortskern zu entlasten.

Die im Antrag sowie die oben beschriebenen Vorteile sind nicht von der Hand zu weisen. Der Magistrat stand diesem Vorschlag sehr positiv gegenüber und hat die vergangenen Monate dazu genutzt, sich intensiv mit der vorgelegten Planung auseinander zu setzen.

Den Mitgliedern des Ortsbeirates sollen nachfolgend die einzelnen Prüfungen erläutert werden:

1) Gefällesituation Königsberger Straße

Im Mündungsbereich Königsberger Straße/Vilbeler Pfad beträgt die Höhe der Straßenoberkante 120,13m (Gradiente). Im Mündungsbereich der verlängerten Königsberger Straße/Niddaradweg beträgt die Höhe der Straßenoberkante 108,40m. Damit überwindet die Königsberger Straße auf einer Länge von 187,24m eine Höhendifferenz von 11,73m. Dabei sind Steilstücke mit bis zu 11,75% Gefälle enthalten.

2) Fahrbahnbreite Königsberger Straße

Die Königsberger Straße weist eine Fahrbahnbreite von 4,65m an der Engstelle bis zu 4,77m auf. Beidseitig befindet sich ein Schrammbord ca. 30cm. Die Parzellenbreite beträgt zwischen 5,3m und 5,5m.

Ein dreiachsiges Fahrzeug muss heute schon (abhängig von der Fahrtrichtung im Vilbeler Pfad) beim Einbiegen in die Königsberger Straße in den Gegenverkehr fahren, um die Kurve nehmen zu können. Damit ist die Schleppkurve für Fahrzeuge mit einer Länge von über 9m problematisch. Ein Regelquerschnitt für Begegnungsverkehr sieht eine 6m breite Fahrbahn plus zwei Fußwege (Breite 1,5m je Seite) vor.

Das untersuchende Ingenieurbüro, welches sowohl die Breite als auch das Gefälle aufgenommen hat, sieht die Nutzung der Königsberger Straße als zusätzliche Erschließungsstraße zum Sportfeld aufgrund der beengten Straßenverhältnisse (zu schmal für Begegnungsverkehr) und des Gefälles (Begegnungsverkehr Radfahrer, Fußgänger und Kfz) sehr kritisch an.

3) Eisenbahnüberführung (EÜ)

Die aktuelle Planung der DB Netz AG verändert die lichte Höhe (3m) und lichte Weite (4m) der EÜ Königsberger Straße nicht. Die DB sieht sich nicht veranlasst, eine Änderung der Planung aufgrund der Einwendungen der Stadt Bad Vilbel vorzunehmen.

Die von der Stadt Bad Vilbel in den Stellungnahmen geforderte Aufweitung der EÜ für den Begegnungsverkehr erfordert laut DB eine Aufweitung auf 4,00m in der lichten Höhe und 11,00m in der lichten Weite.

Die hieraus resultierende Brückenkonstruktion bedingt eine Absenkung des jetzigen Straßenverlaufes um ca. 1,50m.

Zur Realisierung dieser Straßenabsenkung wären umfangreiche Stützbauwerke entlang der Straßenverläufe / Einmündungen notwendig. Zudem sind die im Kreuzungsbereich vorhandenen Leitungen an diesen Straßenverlauf anzupassen. Die Leitungen sind entsprechend umzuverlegen (siehe hierzu Ziffer 4).

Für eine dezidierte Kostenermittlung ist eine Entwurfsplanung erforderlich. Eine erste Grobkostenschätzung ergibt Baukosten von 2 Mio. Euro für das Brückenbauwerk und ca. 700.000 Euro für die Anpassungen der Straßenanlagen.

Die Mehrkosten zur jetzigen Planung betragen ca. 1,7 Mio. Euro, die von der Stadt Bad Vilbel zu tragen wären.

Auf Rückfrage hat die DB auch die Kosten für eine Aufweitung der EÜ Königsberger Straße auf 7,50m überschlagen. Es ergeben sich 1,5 Mio. Euro für die Erstellung des

Brückenbauwerkes. Für die Anpassungen des Straßenverlaufes sind 400.000 Euro erforderlich.

Daraus ergeben sich Mehrkosten gegenüber der jetzigen Planung in Höhe von ca. 900.000 Euro, die von der Stadt Bad Vilbel zu tragen wären.

Ohne eine Vergrößerung der Durchfahrtshöhe ist die EÜ Königsberger Straße für Feuerwehrfahrzeuge nicht nutzbar. Einsatzfahrzeuge des Rettungsdienstes und der Polizei können die EÜ definitiv nutzen.

Unabhängig von dem hier untersuchten Sachverhalt ist politisch zu entscheiden, ob eine Verbreiterung der EÜ gewollt ist. Die Stadt Bad Vilbel müsste die Kosten für den Mehraufwand ggü. der derzeitigen Planung übernehmen.

4) Versorgungsleitungen / Kanalisation

Die Aufweitung der Durchfahrtshöhe auf 4m bedingt eine Absenkung des jetzigen Straßenverlaufes um ca. 1,50m.

Hiervon betroffen wären auch die in diesem Bereich verlaufenden Versorgungsleitungen der Stadtwerke Bad Vilbel (Wasser, Strom und Gas) sowie die Kanalleitungen in der Königsberger Straße und westlich der Bahnlinie gelegenen Bahnstraße.

Unterhalb der Königsberger Straße verläuft ein Mischwasserkanal (DN 600). Im Mündungsbereich zur Bahnstraße westlich der Bahnlinie kommt von Norden ein Regenwasserkanal (DN 250) hinzu. Die Sohle des Regenwasserkanals liegt in einer Tiefe von 1,04m unter Straßenoberkante. Somit verbleibt eine Deckung von 64cm. Die Sohle des Mischwasserkanals liegt in einer Tiefe von 2,04m unter Straßenoberkante. Somit verbleibt eine Deckung von 1,29m.

Östlich der Bahn beträgt die Deckung zwischen 2,09m für den Regenwasserkanal und 78cm für den Mischwasserkanal.

Diese Werte verdeutlichen, dass für die Absenkung des Straßenniveaus um 1,5m umfangreiche Arbeiten an den Kanalleitungen notwendig würden. Eine grobe Kostenschätzung geht von 210.000 Euro für diese Maßnahmen aus. Nicht berücksichtigt sind hier die weitergehenden Arbeiten, um das Gefälle entsprechend auszugleichen. Die Kosten hierfür lassen sich ohne ein entsprechendes Ingenieurgutachten nicht genauer ermitteln.

5) Zeitspanne der Realisierung

Das Planfeststellungsverfahren für die 2. Baustufe der Main-Weser-Linie zwischen Bad Vilbel und Friedberg ist noch nicht abgeschlossen. Im Jahr 2011 hat die erste Offenlage der Planfeststellungsunterlagen stattgefunden. Die Stadt Bad Vilbel hatte hierzu eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben. Im Jahr 2015 hat eine ergänzende Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden, bei der die Stadt Bad Vilbel erneut Stellung genommen hat. Ein Erörterungstermin hat noch nicht stattgefunden. Unklar ist, ob es eine weitere Offenlage geben wird.

Mit einem Baubeginn ist folglich nicht vor 2023 zu rechnen, und dies ist noch eine optimistische Schätzung. Die Erfahrungen aus dem 1. Bauabschnitt zeigen, dass zwischen Planfeststellung und Baubeginn mehr als zehn Jahre liegen. Hier sei auch auf eine mögliche klagebedingte Verzögerung hingewiesen.

Die Entscheidung zur Errichtung eines Brückenbauwerkes muss aufgrund der angestrebten Bezuschussung durch GVFG-Mittel im Jahr 2017 getroffen werden, damit mit den Bauarbeiten 2018 begonnen werden kann.

Somit verbliebe im besten Fall von der Fertigstellung der Fahrrad/Kfz-Brücke bis zum Baubeginn der 2. Ausbaustufe der Main-Weser-Bahnlinie ein Zeitfenster von mind. 5 Jahren. Dabei wird darauf hingewiesen, dass der Baubeginn der 2. Ausbaustufe nicht gleichzusetzen mit der Fertigstellung der EÜ Königsberger Straße ist. Die DB rechnet damit, dass der 2. Bauabschnitt im Jahr 2028 fertiggestellt ist. Die Brücke würde somit mindestens zehn Jahre für den Kfz-Verkehr unbenutzbar sein. Die Möglichkeit von Klagen gegen die Planfeststellung des 2. Bauabschnitts ist hieran noch nicht berücksichtigt, sodass sich die o. g. Zeitspanne höchstwahrscheinlich noch vergrößern könnte.

Zwischen der Fertigstellung der EÜ Königsberger Straße und der Nutzbarkeit einer Fahrrad/Kfz-Brücke besteht ein enger zeitlicher Zusammenhang.

6) Flächeninanspruchnahme während der Bauzeit 3. und 4. Gleis

Die verlängerte Königsberger Straße wird östlich der Bahnlinie während der Bauzeit zeitweise von der DB in Anspruch genommen werden. Das gilt insbesondere für die Nutzung als Baustraße, Baustelleneinrichtung oder Lagerfläche. Genaue Aussagen, wie lange diese Inanspruchnahme dauern wird, sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

Andere Bereiche östlich der Bahnlinie (Bahnstraße) sind mit einer entsprechenden Dienstbarkeit belegt.

Während der Bauphase wäre die Zufahrt zum Sportplatz folglich nicht möglich.

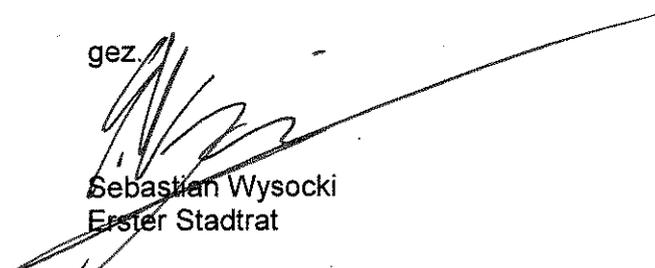
Empfehlung und weiteres Vorgehen:

Aufgrund der geschilderten Sachlage und der sich hieraus ergebenden zeitlichen und finanziellen Folgen sowie der Kosten-Nutzen-Abwägung wird folgende Wegführung empfohlen: Der Radweg von Bad Vilbel aus kommend wird über eine neu zu errichtende Fahrradbrücke in der Nähe der verlängerten Königsberger Straße über die Nidda geführt und folgt dort dem Verlauf des Feldweges, bis er auf die Straße Richtung Dottenfelderhof trifft. Von hier aus wird der Niddaradweg in nördlicher Richtung bis zum Sportgelände geführt, wo er auf die Ausbaustrecke nach Gronau trifft, die im kommenden Jahr ausgebaut werden soll. So wird der Niddapark am rechten Niddaufer mit dem schützenswerten Baumbestand erhalten. Der Weg und auch die Fußgängerbrücke zum Sportplatz bleiben in der jetzigen Form als Fußweg erhalten. So lassen sich an dieser Stelle Rad- und Fußgängerverkehr sinnvoll trennen (siehe beigegefügte Skizze).

Wie unter 3) geschildert, muss zu gegebener Zeit (Frühjahr 2017) die politische Entscheidung gefällt werden, ob die EÜ verbreitert werden soll. Die hierfür anfallenden Kosten müssten von Seiten der Stadt Bad Vilbel getragen werden. Der Uz. wird diesbezüglich auf die DB zugehen um eine genaue Kostenberechnung anstellen zu lassen.

Der Uz. hat diese Variante bereits ggü. dem Zweckverband Regionalpark Niddaroute empfohlen.

gez.


Sebastian Wysocki
Erster Stadtrat

Anlagen:

Skizze Niddaradweg 4. BA

Kopie:

FD Tiefbau/Abwasser

FD Planung und Stadtentwicklung

